Deutscher Bundestag **Drucksache 16/578**

16. Wahlperiode 08. 02. 2006

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 16/150 Nr. 1.69 –

Aktionsprogramm für Straßenverkehrssicherheit: Halbierung der Zahl der Unfallopfer bis 2010
Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Europäischen Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit: Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe (2004/2162(INI))
(EuB-EP 1263)

A. Problem

Es ist Aufgabe der Verkehrssicherheitspolitik, jede geeignete Maßnahme zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen zu ergreifen, um einen wichtigen Beitrag zur Erreichung des im „Europäischen Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit: Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe“ formulierten Zieles zu leisten.

B. Lösung

Annahme einer Entschließung, mit der die Bundesregierung aufgefordert wird, dem Deutschen Bundestag einen Bericht vorzulegen und hierin die Maßnahmen aufzuzeigen, mit welchen das Ziel der Europäischen Union, die Zahl der Unfallopfer in der Europäischen Union bis 2010 zu halbieren, von deutscher Seite effektiv unterstützt werden kann.

Einstimmige Annahme einer Entschließung

C. Alternativen

Annahme einer Entschließung, mit der der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordert, das langfristige Ziel von null Verkehrstoten und Schwerverletzten („Vision Zero“) zum Leitbild ihrer Verkehrssicherheitsarbeit zu machen, ein quantitatives Ziel von weniger als 3 000 Unfalltoten jährlich bis 2010 zu benennen und ihre Politik dementsprechend auszurichten sowie einen Bericht über

Verkehrssicherheitsprogramme anderer europäischer Länder vorzulegen, die das Leitbild „Vision Zero“ oder vergleichbare Ziele verfolgen.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung durch die Bundesregierung – Drucksache 16/150 Nr. 1.69 – folgende Entschließung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem ‚Europäischen Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit: Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe‘ wird von der Bundesregierung nachhaltig unterstützt und gefördert.

Aufgabe deutscher Verkehrssicherheitspolitik muss es daher sein, jede geeignete Maßnahme zur Verbesserung der Sicherheit auf den Straßen zu ergreifen, um einen wichtigen Beitrag zur Erreichung des im Aktionsprogramm formulierten Zieles zu leisten.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

dem Deutschen Bundestag einen Bericht vorzulegen und hierin die Maßnahmen aufzuzeigen, mit welchen das Ziel der Europäischen Union, die Zahl der Unfallopfer in der Europäischen Union bis 2010 zu halbieren, von deutscher Seite effektiv unterstützt werden kann.“

Berlin, den 25. Januar 2006

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Klaus W. Lippold
Vorsitzender

Dr. Anton Hofreiter
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter

I. Überweisung

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung – **Drucksache 16/150 Nr. 1.69** – wurde am 8. Dezember 2005 gemäß § 93 der Geschäftsordnung an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Gesundheit zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Vorlage beinhaltet eine Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem „Europäischen Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit: Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe“.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss für Gesundheit** hat die Unterrichtung in seiner 6. Sitzung am 18. Januar 2006 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme.

IV. Beratungsverlauf im Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat die Unterrichtung in seiner 4. Sitzung am 25. Januar 2006 beraten.

Zu dieser Sitzung hat die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN folgenden Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 16(15)109) eingebracht:

Der Ausschuss wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Trotz des erfreulichen kontinuierlichen Rückgangs der Zahl der Unfalltoten in Deutschland, sind die Anstrengungen für mehr Verkehrssicherheit nicht befriedigend. So weist das Statistische Bundesamt aus, dass im Jahr 2004 alle 14 Minuten ein Kind im Straßenverkehr verunglückt ist. Allein diese Tatsache ist Mahnung und Auftrag an die Politik, die Verkehrssicherheitsaktivitäten noch zu intensivieren.

Der Entschließungsantrag des Europäischen Parlaments zu dem „Europäischen Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit: Halbierung der Zahl der Unfallopfer bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe“ fordert die EU-Kommission auf ein langfristiges Konzept für die Straßenverkehrssicherheit zu entwickeln, das über das Jahr 2010 hinausgeht und die erforderlichen Schritte aufzeigt, die zur Vermeidung aller Todesopfer und Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen („Nullvision“) führen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

- *im Einklang mit der Forderung des Europäischen Parlaments das langfristige Ziel von null Verkehrstoten und Schwerverletzten („Vision Zero“) zum Leitbild ihrer Verkehrssicherheitsarbeit zu machen,*
- *im Einklang mit dem Aktionsprogramm der Europäischen Kommission ein quantitatives Ziel von weniger als 3 000 Unfalltoten jährlich bis 2010 zu benennen und ihre Politik dementsprechend auszurichten,*
- *dem Deutschen Bundestag zeitnah einen Bericht über Verkehrssicherheitsprogramme anderer europäischer Länder vorzulegen, die das Leitbild „Vision Zero“ oder vergleichbare Ziele verfolgen (Schweden, Schweiz, Österreich).*

Weiterhin haben die Fraktionen der CDU/CSU und SPD zu der Vorlage einen Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 16(15)110 neu/neu) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt.

Die **Fraktion der CDU/CSU** begrüßte, dass Themen der Verkehrssicherheit ausführlich diskutiert würden und es dabei große Übereinstimmung gebe. An der Lösung der Verkehrssicherheitsprobleme seien aber viele Akteure beteiligt, so dass es nicht möglich sei, Maßnahmen ad hoc durchzusetzen. Man begrüße, dass man mit der Einführung des „Führerscheins mit 17“ einen Fortschritt erzielt habe. Man solle die Bürger dazu bewegen, Fahrzeuge mit Fahrerassistenzsystemen, welche die Verkehrssicherheit erhöhen, zu erwerben. Man solle die Bürger auch veranlassen, verantwortlich mit ihren Fahrzeugen umzugehen und dadurch Unfallrisiken zu vermeiden. Dass es in diesem Bereich Defizite gebe, zeige der TÜV-Auto-Report 2006, nach dem fast jedes fünfte Fahrzeug erhebliche Mängel aufweise. Sie forderte, dass die statistischen Erhebungen über die Zahl der Unfalltoten in Europa so gestaltet werden, dass die Zahlen zwischen den Mitgliedsstaaten vergleichbar seien.

Die **Fraktion der SPD** begrüßte das Aktionsprogramm zur Straßenverkehrssicherheit. Es sei auch richtig, eine Vision zu haben. Man müsse die Ziele im Bereich der Straßenverkehrssicherheit aber pragmatisch und auf der Grundlage der Fakten verfolgen. In Deutschland sei die Zahl der Verkehrstoten von mehr als 21 000 im Jahr 1970 auf 5 400 im letzten Jahr zurückgegangen. Sie habe daher die Hoffnung, dass es gelinge, diese Zahl durch gezielte Maßnahmen weiter zu reduzieren. Sie erwarte dazu von der Bundesregierung einen umfassenden Bericht und entsprechende Vorschläge. Die Einhaltung von Verkehrsregeln müsse auch ausreichend überwacht werden, was Aufgabe der Bundesländer sei.

Die **Fraktion der FDP** führte aus, was den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angehe, sei es sehr schwer, die dort genannten Ziele in absehbarer Zeit umzusetzen. Man unterstütze den Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD, fordere die Bundesregierung aber auf, darauf hinzuwirken, dass die unterschiedlichen Zählweisen, mit denen die einzelnen Länder die Zahl der Verkehrstoten ermittelten, vereinheitlicht würden, damit die Zahlen vergleichbar seien. Sie kritisierte die Forderungen der Fraktion DIE LINKE., das Problem der Straßenverkehrssicherheit durch Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung lösen zu wollen.

Die **Fraktion DIE LINKE.** bemerkte, ihr fehle in der Entschließung des Europäischen Parlaments die Benennung

konkreter Ansatzpunkte für eine Umsetzung der Forderungen. Es fehle darin auch eine Analyse, welche Bevölkerungsteile in welchem Maße betroffen seien. Um das Ziel des Aktionsprogramms zu erreichen, werde man aus ihrer Sicht nicht umhin können, einen Ansatz zu finden, wie man Verkehr vermeiden oder auf andere, gefahrlosere Verkehrsarten verlagern könne. Man verschließe sich dem Anliegen des Aktionsprogramms überhaupt nicht, sei aber der Auffassung, dass es zur Erreichung der Ziele einer schnellen Umsetzung in nationales Recht in allen EU-Staaten bedürfe, eine Konkretisierung der Maßnahmen erforderlich sei und der Aspekt der Vermeidung und Verlagerung von Verkehr nicht zu kurz kommen dürfe.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** stellte fest, ihr Antrag gehe deutlich weiter als der Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD. Die in dem Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD enthaltenen Forderungen seien zudem gegenüber einer früheren Fassung des Antrags abgeschwächt worden. Sie begrüße die ambitionierten Zielsetzungen des Aktionsprogramms, die Zahl der Verkehrstoten auf Null zu reduzieren. Dies entspreche den Zielen „grüner“ Verkehrspolitik. In Deutschland fehle ein Leitbild für die Verkehrssicherheitsarbeit, wie es in dem Aktionsprogramm enthalten sei. Bislang werde in Deutschland immer davon gesprochen, dass sich der Mensch verkehrssicher verhalten und dem Auto anpassen müsse. Es müsse aber auch der Autoverkehr für die Menschen sicher gemacht werden. Auch wenn das Ziel, keine Verkehrstoten mehr zu haben, unerreichbar erscheine, könne es als motivierendes Leitbild wirken. Sie wies darauf hin, dass Deutschland verpflichtet sei, das Ziel der Halbierung der Zahl der Unfalltoten gemäß dem Aktionsprogramm der EU zu verfolgen, so dass es nicht ausreiche, sich nur einen Bericht vorlegen zu lassen. Dies spreche für die Annahme ihres Entschließungsantrags. Man werde aber auch dem Antrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD zustimmen, da die Vorlage eines Berichts besser sei als nichts zu unternehmen.

Die Bundesregierung schlug vor, einen Bericht bis zum 30. Juni 2006 zusammen mit dem alle zwei Jahre vorzulegenden Unfallverhütungsbericht vorzulegen.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung lehnte den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 16(15)109 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ab.

Er hat den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(15)110 neu/neu einstimmig angenommen.

Die Unterrichtung – Drucksache 16/150 Nr. 1.69 – hat er zur Kenntnis genommen.

Er stimmte dem Vorschlag der Bundesregierung zu, den Bericht zusammen mit dem Unfallverhütungsbericht bis zum 30. Juni 2006 vorzulegen.

Berlin, den 25. Januar 2006

Dr. Anton Hofreiter
Berichterstatter

EuB-EP 1263

EUROPÄISCHES PARLAMENT
SITZUNGSPERIODE 2005 – 2006

IN DER SITZUNG VOM

29. September 2005

DE

ANGENOMMENER TEXT

P6_TA-PROV(2005)0366

Aktionsprogramm für Straßenverkehrssicherheit: Halbierung der Zahl der Unfallopfer bis 2010

Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Europäischen Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit: Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe (2004/2162(INI))

Das Europäische Parlament,

– in Kenntnis des Weißbuchs der Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ (KOM(2001)0370) und unter Hinweis auf seine diesbezügliche Entschließung vom 12. Februar 2003[1],

– in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Informations- und Kommunikationstechnologien für sichere und intelligente Fahrzeuge“ (KOM(2003)0542),

– in Kenntnis der Mitteilung der Kommission „Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe“ (KOM(2003)0311) und ihrer jüngsten Publikation "20 000 Leben auf unseren Straßen retten" vom Oktober 2004,

– in Kenntnis der Empfehlung 2004/345/EG der Kommission vom 6. April 2004 zu Durchsetzungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit[2],

– in Kenntnis der Erklärung von Verona zur Straßenverkehrssicherheit vom 24. Oktober 2003 sowie der Schlussfolgerungen zur zweiten Konferenz von Verona, die am 25. und 26. Oktober 2004 stattgefunden hat, und der Verpflichtung, die die Verkehrsminister der Europäischen Union im Anschluss daran eingegangen sind, die Straßenverkehrssicherheit als Priorität zu betrachten,

– in Kenntnis der Europäischen Charta für die Straßenverkehrssicherheit, die der oben genannten Mitteilung der Kommission über das Europäische Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit als Anhang beigefügt ist,

– gestützt auf Artikel 45 seiner Geschäftsordnung,

– in Kenntnis des Berichts des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr (A6-0225/2005),

A. in der Erwägung, dass das Ziel, die Zahl der Straßenverkehrstoten in der Europäischen Union bis 2010 zu halbieren, sowie die laufenden Halbzeitbewertungen des Europäischen Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit durch die Kommission zu begrüßen sind,

B. in der Erwägung, dass das eSafety-Forum, an dem eine beeindruckende Zahl an Akteuren teilnimmt, wichtige Arbeit leistet,

C. in der Erwägung, dass der Durchsetzung von Rechtsvorschriften zu Geschwindigkeit, Alkohol und Sicherheitsgurten der Austausch der besten Praktiken zu Grunde liegen muss,

---

[1] ABl. C 43 E vom 19.2.2004, S. 250.
[2] ABl. L 111 vom 17.4.2004, S. 75.

D. in Erwägung der Tatsache, dass allgemein anerkannt ist, welche verheerenden Folgen für die Straßenverkehrssicherheit überhöhte und unangemessene Geschwindigkeit sowie der Konsum von Alkohol, Drogen oder bestimmten Medikamenten sowie das Nichtanlegen von Sicherheitsgurten hat, was sich an den hierdurch verursachten Unfalltoten, Verletzten und Behinderten zeigt; ferner unter Hinweis darauf, dass, obwohl bereits zahlreiche Anstrengungen unternommen wurden, es die hohe Zahl an Unfalltoten erfordert, dass noch viel mehr getan werden muss, um das für 2010 gesetzte Ziel zu erreichen,

E. unter Hinweis darauf, dass die Europäische Union im Bereich der Straßenverkehrssicherheit besondere Pflichten hat, die ausdrücklich in den Verträgen festgelegt sind, und dass sie für die Bereiche zuständig ist, in der ihre Tätigkeit zu einem Mehrwert im Vergleich zu den Maßnahmen führen kann, die von den Mitgliedstaaten getroffen werden; in der Erwägung, dass die Europäische Union darüber hinaus für andere so wichtige Bereiche zuständig ist, wie den Gebrauch von Sicherheitsgurten und Führerscheine, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Tätigkeit der Europäischen Union für einen Bereich maßgeblich ist, der sich jetzt auf 80 Millionen mehr Bürgerinnen und Bürger erstreckt,

F. in der Erwägung, dass dem Austausch der besten Praktiken eine herausgehobene Rolle zukommt, wenn es darum geht, Straßenverkehrsunfälle zu verhindern, die zu 65 % innerhalb von Städten, zu 30 % außerhalb von Städten und nur zu maximal 5 % auf Autobahnen geschehen,

G. unter Hinweis auf die Tatsache, dass Verkehrsunfälle jährlich mehr als 40 000 Todesopfer in der Europäischen Union fordern, und ferner unter Hinweis auf das inakzeptable menschliche Leid sowie die damit verbundenen direkten und indirekten Kosten, die auf 180 Milliarden EUR bzw. 2% des BSP der Europäischen Union geschätzt werden,

H. in Würdigung der Tatsache, dass Fahrzeuge heute viermal sicherer sind als 1970, was grundlegend dazu beigetragen hat, dass sich die Zahl der Verkehrstoten in der Europäischen Union mit 15 Mitgliedstaaten seit 1970 um 50% verringert hat, während im gleichen Zeitraum das Verkehrsaufkommen um das Dreifache angestiegen ist,

I. besorgt über die unzureichende Straßenverkehrssicherheit in einigen Mitgliedstaaten, insbesondere in vielen der zehn neuen Mitgliedstaaten; in der Feststellung, dass – wenn alle Mitgliedstaaten die gleichen Ergebnisse wie das Vereinigte Königreich und Schweden erzielten – die Zahl der Verkehrstoten in der Europäischen Union mit 25 Mitgliedstaaten um 17 000 pro Jahr sinken würde, was einer Verringerung um 39% entspricht und daher einen großen Fortschritt bedeuten würde, das Ziel einer 50%-igen Verringerung aber dennoch verfehlen würde,

1. unterstreicht die gemeinsame Verantwortung aller Akteure, nämlich der Europäischen Union, der Mitgliedstaaten, regionaler und kommunaler Behörden, der Industrie, Organisationen und Einzelpersonen, konkrete positive und kohärente Schritte einzuleiten, um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern und die Zahl der Unfallopfer bis 2010 zu halbieren, damit das gemeinsame Ziel erreicht werden kann; betont, dass dem Subsidiaritätsprinzip uneingeschränkt Rechnung getragen werden muss, das jedoch mit Blick auf die wichtige Verantwortung, die Europa für die Schaffung des erforderlichen politischen Rahmens trägt, nicht als Entschuldigung für Selbstzufriedenheit oder Untätigkeit herangezogen werden darf;

2. begrüßt die geplante Halbzeitbewertung der Kommission zu den Fortschritten der Mitgliedstaaten bei der Umsetzung des Europäischen Aktionsprogramms für die Straßenverkehrssicherheit;

3. fordert die Kommission dringend auf, in ihrer Halbzeitbewertung einen umfassenden und ständigen Rahmen für die Straßenverkehrssicherheit in der Europäischen Union vorzuschlagen, in dem alle relevanten Bereiche der Straßenverkehrssicherheit ausführlich dargelegt sind, Ziele und Begleitmaßnahmen für die Europäische Union wie auch für die Mitgliedstaaten vorgestellt werden und die Fortschritte an den Zielen gemessen und jährlich für eine breite Öffentlichkeit veröffentlicht werden;

4. bedauert, dass die oben genannte Mitteilung der Kommission über das Europäische Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit keine Evaluierung des Zweiten Aktionsprogramms für die Straßenverkehrssicherheit (1997-2001) enthält, da eine Evaluierung unerlässlich ist, um zu vermeiden, dass sich Fehler wiederholen; bedauert ferner, dass die besonderen Probleme im Bereich der Straßenverkehrssicherheit in Stadtgebieten in der Mitteilung nicht behandelt werden;

5. fordert die Kommission auf, ein langfristiges Konzept für die Straßenverkehrssicherheit zu entwickeln, das über das Jahr 2010 hinausgeht und die erforderlichen Schritte aufzeigt, die zur Vermeidung aller Todesopfer und Schwerverletzten bei Verkehrsunfällen ("Nullvision") führen;

6. ist der Auffassung, dass die Kommission die Verlagerung hin zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und nicht motorisierter sanfter Straßennutzung im Hinblick auf die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit fördern muss und dass hierfür eine klarer politischer Rahmen zur Unterstützungnotwendig ist;

7. vertritt die Auffassung, dass der Austausch bester Praktiken und die Koordinierung gemeinschaftlicher Maßnahmen eine verstärkte Koordinierung von Maßnahmen, die Verbreitung unwiderlegbarer Daten, die die zurückgebliebenen Akteure unter Druck setzen, und einen stärker strukturierten Ansatz erfordert; ist der Auffassung, dass zu den wichtigen Aufgaben, die einen gemeinsamen Ansatz erfordern, beispielsweise Folgende gehören:

   – Erhebung, Analyse und Veröffentlichung von Daten sowie Sicherheitsindikatoren;

   – Harmonisierung der Daten aus der Unfallaufnahme (und deren Aufnahme in eine Datenbank der Europäischen Union),

   – Durchführung gemeinschaftsweiter Kampagnen für die Straßenverkehrssicherheit,

   – Förderung von Forschungsprogrammen und mögliche Einführung neuer Technologien in enger Zusammenarbeit mit Industrie und anderen interessierten Parteien,

   – Ausbau des grenzübergreifenden Informationsaustauschs und von Kontrollen im Zusammenhang mit der Durchsetzung der Gemeinschaftsvorschriften beispielsweise über die Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr sowie Schaffung von Anreizen für eine einheitlichere Auslegung und Anwendung dieser Rechtsvorschriften;

8. fordert die Kommission auf, innerhalb von zwei Jahren dem Europäischen Parlament einen Bericht über die – bezogen auf Unabhängigkeit und Sachverstand – angemessenste institutionelle Form für die Bewertung und Förderung des Fortschritts von Aktivitäten zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit vorzulegen;

9. fordert den Ratsvorsitz auf, 2005 die dritte Konferenz von Verona auszurichten und den Verona-Prozess in Gang zu setzen und ihn mit dem vorgeschlagenen Rahmen der

Europäischen Union für die Straßenverkehrssicherheit zu verknüpfen; geht davon aus, dass der Verona-Prozess – wie es beim Cardiff- oder beim Lissabon-Prozess der Fall war – dazu beiträgt, die erforderliche politische Führung zu schaffen, indem hochrangige politische Entscheidungsträger ermutigt werden, sich nachdrücklich für eine Reduzierung der Unfälle im Straßenverkehr einzusetzen; ist ferner der Auffassung, dass Leistungsindikatoren und von den Mitgliedstaaten durchgeführte Gutachten (Peer Reviews) wirksam sein können, wenn sie dazu verwendet werden, besondere Leistungen hervorzuheben oder Unzulänglichkeiten aufzudecken und die Verantwortlichen zu nennen, und somit politischer Druck ausgeübt wird, um angestrebte Sicherheitsniveaus zu erreichen;

10. weist darauf hin, dass mit Engagement auf höchster Ebene in Bezug auf die Straßenverkehrssicherheit in kurzer Zeit beachtliche Ergebnisse erzielt werden können, wie sich dies vor kurzem bei einer im Jahr 2002 gestarteten Kampagne in Frankreich gezeigt hat, mit der die Zahl der Verkehrstoten innerhalb von zwei Jahren um 30% gesenkt werden konnte; fordert ein verstärktes politisches Engagement für die Straßenverkehrssicherheit im gesamten EU-Raum;

11. begrüßt die Tatsache, dass die Europäische Charta für die Straßenverkehrssicherheit so offensichtlich deutlich macht, dass Straßenverkehrssicherheit eine geteilte Verantwortung ist, und interessierten Akteuren die Möglichkeit bietet, Verpflichtungen einzugehen; ist aber besorgt darüber, dass die Charta weniger Anhänger bzw. einen geringeren Bekanntheitsgrad als ursprünglich erwartet aufweist; empfiehlt, dass die Charta durch eine gemeinsame Kampagne auf europäischer und nationaler Ebene gefördert wird, um die eingegangenen Verpflichtungen öffentlich zu machen; fordert eine angemessene Mittelausstattung auch durch die Institutionen der Gemeinschaft sowie die Entwicklung einer verstärkten Kommunikationsstrategie, um so die Interessen von mehr Akteuren wie KMU anzusprechen und um in jedem Bereich die besten Praktiken zu verbreiten; fordert, dass jährlich Auszeichnungen für die Straßenverkehrssicherheit im Rahmen von Veranstaltungen mit breiter Öffentlichkeitswirksamkeit an die Akteure mit den besten Ergebnissen verliehen werden; ersucht die Kommission, die Möglichkeit zu prüfen, ob der einzelne Bürger zu persönlichem Engagement für die Straßenverkehrssicherheit angeregt werden kann;

12. verweist auf die Bedeutung der aktiven Einbeziehung der Empfänger von Transportdiensten in die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und fordert die Kommission auf, zu gewährleisten, dass Empfänger von Transportdiensten an ihre Anbieter Anforderungen bezüglich der Straßenverkehrssicherheit stellen; fordert die zuständigen europäischen, nationalen, regionalen und lokalen Behörden auf, von ihren Anbietern von Transportleistungen einen Aktionsplan für die Verkehrssicherheit zu verlangen; fordert die Kommission auf, zu gewährleisten, dass die Charta für Europäische Straßenverkehrssicherheit genutzt werden kann, um den Transportunternehmern ein Zertifikat auszustellen, das belegt, dass das jeweilige Unternehmen die Vorschriften über die Straßenverkehrssicherheit einhält;

13. ist überzeugt, dass nur ein integrierter Systemansatz, der alle Bereiche der Straßenverkehrssicherheit umfasst, nämlich alle Straßennutzer, alle Nutzer und Käufer von Transportdiensten, und vor allem den Fahrer (körperliche Verfassung, Ausbildung, Verhalten), das Fahrzeug (dessen Ausrüstung, Sicherheitsvorschriften, Erhaltungszustand) und die Infrastruktur (Straßenzustand, Erhaltung des Straßennetzes, die Intensität der Straßennutzung, Straßenbau, Beschilderung) – sowie die Förderung einer stärkeren Nutzung des öffentlichen Verkehrs – aber auch wirksame Rechtsvorschriften in den Mitgliedstaaten, zu bedeutenden und nachhaltigen Ergebnissen führen kann;

14. fordert die Kommission, die Mitgliedstaaten und die regionalen Behörden auf, ihre Bildungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit, ihre Rechtsvorschriften und Kontrollmaßnahmen auf Risikogruppen, wie Lkw- und Busfahrer und männliche Fahrzeuglenker unter 25 Jahren, zu konzentrieren;

15. ist der Auffassung, dass eine solide und gute Ausbildung sowohl der Fahrer und Fahrlehrer als auch der Ordnungs- und Gesetzeshüter von großer Bedeutung ist; fordert die Kommission auf, die Ausbildung zu fördern, die bereits an den Grundschulen beginnt, um so die Zahl der Unfalltoten unter Jugendlichen zu senken, sowie lebensbegleitende Fahrerschulungen mit besonderem Augenmerk auf die Erfordernisse besonderer Gruppen wie Ältere, Behinderte oder Einwanderer; unterstützt gemeinschaftsweite Kampagnen, die insbesondere auf die Gruppen abzielen, die am häufigsten Verkehrsdelikte begehen, und die die schwersten Gründe für tödliche Unfälle wie Geschwindigkeit, Trunkenheit am Steuer oder das Nichtanlegen von Sicherheitsgurten besonders hervorheben; fordert die rasche Einführung des Europäischen Führerscheins, nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Möglichkeit, die körperliche und geistige Verfassung der Fahrzeuglenker und ihre Fahrkenntnisse über einen Zeitraum hinweg zu überprüfen;

16. unterstützt nachdrücklich den Ansatz der Kommission, im gewerblichen Güterverkehr die Auswirkungen der zunehmenden Verwendung kleiner Nutzfahrzeuge auf die Verkehrssicherheit im Hinblick auf Ausbildung, Lenk- und Ruhezeiten sowie Geschwindigkeitsbegrenzern zu untersuchen; fordert die Kommission auf, die Ergebnisse dieser Untersuchungen dem Europäischen Parlament möglichst zügig und gegebenenfalls verbunden mit einem Gesetzgebungsvorschlag zu übermitteln;

17. weist erneut darauf hin, dass viele Unfälle mit tödlichem Ausgang auf die Übermüdung des Fahrzeuglenkers zurückzuführen sind, wie dies aus einer britischen Studie[1] hervorgeht, die gezeigt hat, dass etwa 20% der Unfälle bei langen Fahrten auf Fernverkehrsstraßen und Autobahnen auf Übermüdung zurückzuführen sind; fordert die Kommission auf, Statistiken über die Gesamtsituation in Europa zu veröffentlichen und Maßnahmen zur Bewältigung dieses Problems zu unterstützen;

18. fordert die Kommission, die Mitgliedstaaten und die regionalen Behörden auf, besonderes Augenmerk auf den Schutz und die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer, wie Fußgänger und Radfahrer, zu legen;

19. ist besorgt über die Sicherheit dieser ungeschützten Verkehrsteilnehmer, einschließlich junger Menschen, unter denen die Todesrate besonders hoch ist; nimmt zur Kenntnis, dass das Todesrisiko bei Fahrten mit dem Motorrad oder dem Moped 17mal höher ist als bei Fahrten mit dem Auto und dass Fußgänger oder Radfahrer ein bis zu 9mal höheres Risiko eingehen; betont, dass die Sicherheit nicht nur für Fahrzeuginsassen, sondern auch für ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer und Motorradfahrer erheblich verbessert werden muss; unterstreicht die Notwendigkeit, sich auf Bildungsmaßnahmen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit, Rechtsvorschriften und Kontrollmaßnahmen bei Risikogruppen durch einen stärker ganzheitlichen Ansatz zu konzentrieren; fordert die Kommission auf, wirksame Maßnahmen vorzuschlagen, um zu gewährleisten, dass alle ungeschützten Verkehrsteilnehmer Nutznießer eines maximalen Schutzes sind – wie zum Beispiel Warnblinkanlagen für die Sicherheit von Zweiradfahrzeugen; besteht weiterhin darauf, dass allen Verkehrsteilnehmern die Gefahren sowie Möglichkeiten zu deren Reduzierung vor Augen geführt werden sollten; begrüßt das gemeinschaftlich finanzierte

[1] http://www.thinkroadsafety.gov.uk/.

neue Programm zur Bewertung von Kindersitzen (NPACS), durch das vereinheitlichte Prüf- und Einstufungsverfahren eingeführt werden; fordert die Kommission auf, zu überprüfen, ob der Sicherheit von Kindern im Rahmen der Gemeinschaftspolitik für die Straßenverkehrssicherheit eine höhere Priorität eingeräumt werden könnte und ob die Fußgängersicherheit bei den Aufpralltests des Europäischen Programms zur Bewertung von Neuwagen (Euro NCAP) und im Zuge der zweiten Phase der Richtlinie 2003/102/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. November 2003 zum Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern vor und bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates[1] besonders berücksichtigt werden könnte;

20. ist der Auffassung, dass eine gute und regelmäßige Durchsetzung von Vorschriften für die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit von wesentlicher Bedeutung ist;

21. weist darauf hin, dass die Durchsetzung der bestehenden Straßenverkehrsregeln zu einer dramatischen Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit führen würde, da die meisten Unfälle auf die Nichteinhaltung der Verkehrsregeln zurückzuführen sind; betont insbesondere, wie wichtig die Einhaltung der Bestimmungen über Geschwindigkeitsbeschränkungen, die maximale Blutalkoholkonzentration und die Einnahme von Medikamenten und Arzneimitteln sowie der Bestimmungen über die Verwendung von Sicherheitsgurten und Sturzhelmen ist; stellt fest, dass es sich hierbei um Bereiche handelt, die in erster Linie in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen, bei denen jedoch eine Koordinierung und die Verbreitung bester Praktiken dringend notwendig ist; begrüßt insbesondere die Empfehlung der Kommission vom 17. Januar 2001 über die maximal zulässige Blutalkoholkonzentration (BAK) bei Kraftfahrern[2], in der eine Obergrenze von 0,5 mg/ml und der entsprechende Atemalkoholgrenzwert vorgeschlagen ist, und fordert alle Mitgliedstaaten dringend auf, diese Höchstgrenze zu übernehmen; fordert die Mitgliedstaaten dringend auf, die Empfehlung der Kommission vom 6. April 2004 betreffend die Durchsetzung der Rechtsvorschriften[3] rasch umzusetzen; fordert die Kommission auf, die Umsetzung der letztgenannten Empfehlung zu überwachen und erforderlichenfalls denjenigen Mitgliedstaaten Hilfe zukommen zu lassen, denen es nicht gelingt, sie umzusetzen; fordert die Kommission auf, in ihrer Halbzeitbewertung des Aktionsprogramms über den Grad der Umsetzung Bericht zu erstatten; fordert darüber hinaus die Kommission nachdrücklich auf, als Ergebnis dieser Bewertung die notwendigen legislativen Maßnahmen verbindlicher Art in den Bereichen Alkoholhöchstgrenzen (entsprechend der Empfehlung des EP: 0,5 mg/ml bei Erwachsenen und 0,2 mg/ml bei Führerscheinneulingen) sowie Gebrauch von Sicherheitsgurten vorzuschlagen;

22. ist sich dessen bewusst, dass die grenzübergreifende Durchsetzung der Straßenverkehrsordnung weiterhin aufgrund des Fehlens eines einheitlichen Systems, das es den Behörden eines Mitgliedstaates erlaubt, Verkehrssünder aus einem anderen Mitgliedstaat zu verfolgen, in höchstem Maße unzufriedenstellend ist[4]; fordert die Kommission dringend auf, einen Vorschlag für eine realisierbare, gemeinschaftsweite Kampagne vorzulegen, mit

---

[1] ABl. L 321 vom 6.12.2003, S. 15.
[2] ABl. L 43 vom 14.12.2001, S. 31.
[3] Die polizeiliche Durchsetzung der Vorschriften über Geschwindigkeitsübertretungen, Alkohol am Steuer und das Anlegen von Sicherheitsgurten allein kann nach Schätzungen der Kommission dazu beitragen, bis zum Jahr 2010 die Zahl der Verkehrstoten um 6 000 und die Zahl der Verletzten um 14 000 zu verringern.
[4] Folgendes Beispiel sei hier angeführt: Etwa 25% der Verstöße, die in den ersten vier Monaten seines Betriebs durch das 2003 eingeführte französische nationale Geschwindigkeitskontrollsystem aufgezeichnet wurden, wurden von Fahrzeuglenkern begangen, deren Fahrzeuge außerhalb Frankreichs angemeldet waren (VERA 2 2004:1), während diese Fahrzeuge nur 10% aller Fahrzeuge ausmachten.

der sichergestellt werden soll, dass die Fahrzeugführer die Verkehrsregeln beachten, gleichgültig, in welchem Mitgliedstaat der Europäischen Union sie unterwegs sind; fordert die Kommission dringend auf, einen Vorschlag für einen realisierbaren, gemeinschaftsweiten Ansatz vorzulegen, mit dem die Mitgliedstaaten in die Lage versetzt werden, Verstöße zu ahnden und Sanktionen aufzuerlegen; stellt fest, dass – was Geldstrafen betrifft – die Grundlage für mögliche Rechtsvorschriften[1] und der nötige Rahmen für ein System für den Informationsaustausch[2] bereits geschaffen wurden;

23. begrüßt den Vorschlag, verbindliche vereinheitlichte Piktogramme auf Arzneimittelpackungen einzuführen, die auf einer europäischen Arzneimitteleinstufung ihrer Nebenwirkungen beruhen;

24. weist auf die Gefahr von toten Winkeln hin; fordert rasche, preisgünstige Maßnahmen für den Einbau von Spiegeln bei Lkw, mit denen tote Winkel ausgeschaltet werden; fordert die Kommission auf, die Notwendigkeit und die Durchführbarkeit einer Änderung der Gemeinschaftsvorschriften zu prüfen, damit Autohersteller zentrale A-Säulen einführen können, durch die sich das Gesichtsfeld vergrößert; fordert den Einbau von Spiegeln für den Blick vor das Fahrzeug für diese Lastkraftwagen, um so den toten Winkel für Fahrer an Fußgängerüberwegen aufzuheben; fordert die Kommission nachdrücklich auf, Programme vorzuschlagen, die Anreize für die regelmäßige Erneuerung von Personenkraftwagen sowie landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen enthalten, was nicht nur eindeutige Vorteile für die Straßenverkehrssicherheit und die Umwelt, sondern auch für die industrielle Entwicklung mit sich bringen würde;

25. fordert die Kommission in diesem Sinne nachdrücklich auf, zu untersuchen, welche Auswirkungen der steigende Einsatz von Kraftfahrzeugen des Typs 4x4 sowie anderer Fahrzeugtypen, die für andere Zwecke entwickelt werden (Quads, Buggies usw.), hinsichtlich der Unfallgefahr hat, und Maßnahmen vorzuschlagen, die das durch sie verursachte Risiko vermindern;

26. erinnert daran, dass ein neuerer Fahrzeugpark auch ein sichererer Fahrzeugpark wäre; bedauert, dass die Mitteilung der Kommission über die Besteuerung von Personenkraftwagen in der Europäischen Union (KOM(2002)0431) und die diesbezügliche Entschließung, die vom Europäischen Parlament angenommen wurde,[3] entgegen den Vorschlägen nicht dazu geführt haben, dass Zulassungssteuern durch jährliche Kraftfahrzeugsteuern ersetzt werden, wodurch eine Verbesserung des Funktionierens des Binnenmarktes und eine raschere Einführung neuerer und sichererer Autos verwirkt wurden;

27. tritt nachdrücklich für die Erhaltung des kulturellen Erbes, das historische Fahrzeuge darstellen, ein; fordert deshalb dringend, dass die vorgeschlagenen Rechtsvorschriften jeglichen ungewollten, möglicherweise aber negativen Auswirkungen auf die Nutzung – und daher auch die Erhaltung – historischer Fahrzeuge Rechnung tragen;

28. erinnert daran, dass ein unfallträchtiges Straßennetz und ein Straßennetz, das die Folgen von Unfällen nicht minimiert, ein beträchtliches Sicherheitsrisiko darstellt; erkennt an, dass die

---

[1] Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Rates vom 24. Februar 2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen (ABl. L 76 vom 22.3.2005, S. 16).

[2] Das System EUCARIS basiert auf einem multilateralen Vertrag vom 29. Juni 2000. Es handelt sich um eine Infrastruktur, über die teilnehmende Länder die Datenbanken anderer Länder, in denen Informationen über Führerscheine und/oder Fahrzeuge gespeichert sind, konsultieren können (www.eucaris.com).
RESPER ist das Führerscheinnetzwerk, das von der Kommission und dem Rat eingerichtet wird, um Informationen und Daten über alle europäischen Führerscheine auszutauschen.

[3] ABl. C 83 E vom 2.4.2004, S. 191.

Straßen ausgebaut werden sollten, um das derzeitige Verkehrsaufkommen aufnehmen zu können, und gemäß Standards gebaut werden sollten, die den Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmer – einschließlich der gefährdetsten Verkehrsteilnehmer – genügen; befürwortet nachdrücklich die Bemühungen der Kommission im Hinblick auf die Einführung einer harmonisierten Definition für Unfallschwerpunkte, einer gemeinschaftlichen Ausschilderung, von Fahrerinformationen sowie von Behebungsmaßnahmen;

29. erachtet eine Rahmenrichtlinie über sicheres Infrastrukturmanagement als nützliches Werkzeug für die Umsetzung des Systemansatzes zur Straßenverkehrssicherheit; ist der Auffassung, dass in einer derartigen Richtlinie festgelegt werden sollte, welche operationellen Verfahren in den Phasen der Planung, des Baus und des Betriebs neuer wie auch bestehender Straßen erforderlich sind, um zu gewährleisten, dass sie alle Sicherheitsnormen erfüllen, um nationale Programme zur Entschärfung stark unfallgefährdeter Straßenabschnitte zu fördern, insbesondere durch die Beseitigung von Bahnübergängen, und um einen Beitrag zur Schaffung von Sachverständigennetzen zu leisten, die die europaweit besten Ansätze zur Planung und zum Betrieb sicherer Straßen ermöglichen; betont, dass die Mitgliedstaaten bei der Planung von Straßen und beim Straßenbau die Sicherheit aller Fahrzeuglenker (Motorradfahrer, Radfahrer, Lkw-Fahrer usw.) sowie die Unfallprävention systematisch berücksichtigen sollten;

30. fordert die Kommission auf, verstärktes Augenmerk auf die Verknüpfung des Europäischen Aktionsprogramms für die Straßenverkehrssicherheit mit dem Umweltaktionsprogramm zu legen, und stellt die Aufnahme von Sicherheitskriterien und Umweltkriterien in Bewertungen für die Finanzierung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) an die erste Stelle; schlägt als ersten Schritt eine grundlegende Harmonisierung der Verkehrsschilder und Informationen mit Blick auf eine einheitliche europäische Kennzeichnung in Bezug auf Farbe, Form, Format, Buchstabenart und Symbole und in der Folge die Ausstattung der Straßen mit intelligenten Verkehrsleit- und -informationssystemen vor;

31. nimmt das Potenzial der Plattform "EuroTest" im Hinblick auf die Förderung der Entwicklung einer Reihe von Gemeinschaftsprogrammen zur Bewertung der Mobilität und für das "Benchmarking" von Mobilitätsinfrastrukturprodukten und -dienstleistungen sowie auf die Sensibilisierung der Öffentlichkeit zur Kenntnis; begrüßt insbesondere das EuroRAP (Europäisches Programm zur Straßenbewertung – European Road Assessment Programme) und das EuroTAP (Europäisches Programm zur Bewertung von Tunneln – European Tunnel Assessment Programme); fordert die rasche Ausweitung der Programme EuroRAP und EuroTAP auf alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union und alle großen Straßen und Tunnel sowie die Veröffentlichung der Leitlinien zu vorbildlichen Praktiken; befürwortet den Vorschlag, "Sicherheitspunkte" an alle großen europäischen Straßen gemäß EU-Leitlinien zu vergeben;

32. weist auf die Ergebnisse der EuroTest-Umfrage 2005 zu Verkehrszeichen hin, aus der hervorgeht, dass 91% der Kraftfahrer eine stärkere Vereinheitlichung der Verkehrszeichen in ganz Europa wünschen, um die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern; fordert die Kommission auf, in der Folge wirksame Maßnahmen zu treffen, um die Verkehrsbeschilderung, das Fahrverhalten und die Bereitstellung von Informationen für die Fahrzeuglenker in dieser Hinsicht zu verbessern; fordert die Kommission ferner auf, eine Initiative zu starten, um eine einheitliche Auslegung des Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 8. November 1968 über Straßenverkehrszeichen in der Europäischen Union herbeizuführen; fordert die Kommission dringend auf, sich mit den ermittelten Problemen, wie dem "Schilderwald" und dem mangelnden Verständnis der Verkehrsbeschilderung, zu befassen; befürwortet die Bereitstellung nutzerfreundlicher und aktueller Informationen über

die Verkehrsbeschilderung in den Mitgliedstaaten, um den grenzüberschreitenden Verkehr zu erleichtern; vertritt die Ansicht, dass es möglich sein sollte, diese Informationen einfach über eine EU-Internetseite abzurufen, und dass sie in allen Amtssprachen der Europäischen Union verfügbar sein sollten;

33. bedauert, dass die gemeinsame Notrufnummer 112 nicht allen Europäern ein Begriff ist; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, den derzeitigen Bekanntheitsgrad der gemeinsamen europäischen Notrufnummer in der europäischen Öffentlichkeit sowie die Qualität der Dienstleistungen, die hilfesuchenden Bürgern unter dieser Nummer geboten werden, zu evaluieren; ersucht die Kommission und die Mitgliedstaaten, auf der Grundlage dieser Evaluierung Maßnahmen zur Verbesserung der Situation in der Europäischen Union vorzuschlagen;

34. fordert eine Ex-ante-Kosten-Nutzen-Analyse für jede Maßnahme mit beträchtlichen finanziellen Auswirkungen und für jede geplante größere Maßnahme; empfiehlt, dass die Kommission, wenn der Nutzen voraussichtlich gering sein wird, erklären sollte, aus welchem Grund sie zu ihrer Schlussfolgerung gelangt ist; weist darauf hin, dass die Einbeziehung der Mitgliedstaaten in die Bewertung der Frage, ob eine Maßnahme durchgeführt werden soll, sinnvoll ist;

35. verweist auf die Rolle, die Versicherungsunternehmen bei der Verringerung von Verkehrsunfällen im kommerziellen Transport spielen können; so sind gestaffelte Prämien ein angemessenes Mittel, um Transportunternehmen zu motivieren, der Verkehrssicherheit Vorrang einzuräumen und dadurch die Zahl von Verkehrsunfällen zu senken;

36. bedauert, dass das Dritte Aktionsprogramm für die Verkehrssicherheit weder besonders auf die Probleme der Verkehrssicherheit in dicht besiedelten Gebieten noch auf die Frage, wie der öffentliche Verkehr zu einer Verringerung der Verkehrsunfälle beitragen kann, eingeht; ist überzeugt von dem hohen Potential, dass sich aus der gemeinsamen Nutzung von besten Praktiken für städtische Gebiete überall in Europa ergeben könnte; fordert tiefgreifendere Maßnahmen zur Verbreitung von besten Praktiken und zur Intensivierung der Forschung; unterstreicht in diesem Zusammenhang den wesentlichen Beitrag für die Straßenverkehrssicherheit durch die Entwicklung gemeinsamer Normen bezüglich Straßengestaltung, Infrastrukturdesign und Verkehrszeichen;

37. ist sich dessen bewusst, dass die Einführung vieler vielversprechender Technologien eine gewisse Zeit benötigt; fordert daher die Kommission auf, eine Liste der prioritären Bereiche, auf die sich die technologische Forschung konzentrieren sollte, sowie einen Fahrplan für ihre Einführung vorzuschlagen; besteht darauf, dass sowohl die Prioritätenliste als auch der Fahrplan erst nach einer eingehenden Kosten-Nutzen-Analyse erstellt werden sollten; fordert, dass diese prioritären Maßnahmen den kurz-, mittel- und langfristigen Bereich abdecken und nahtlos in den Verona-Prozess integriert werden;

38. vertritt die Ansicht, dass Technologien wie die Telematik langfristig die Möglichkeit bieten, Unfälle mit tödlichem Ausgang fast völlig auszuschalten; fordert daher eine intensive Forschungstätigkeit und Zusammenarbeit unter allen Akteuren, um die rasche Einführung der vielversprechendsten Technologien zu fördern;

39. ist sich dessen bewusst, dass sich die Einführung vieler neuer Technologien als kostspielig herausstellen könnte und dass die Käufer von Neuwagen nicht immer in der Lage oder bereit sind, die vollen Kosten zu bezahlen, selbst wenn die sozioökonomischen Kosteneinsparungen größer wären als die zusätzlichen Kosten für das Fahrzeug; fordert die

Kommission auf, gemeinsam mit den Mitgliedstaaten steuerliche und sonstige Anreize zu schaffen (und gleichzeitig das Funktionieren des Binnenmarktes zu sichern), um die Einführung wirksamer Lösungen zu beschleunigen, und ihre Einführung durch ein überarbeitetes und umfassenderes Programm EuroNCAP zu fördern;

40. vertritt die Auffassung, dass bei der riesigen Auswahl an Technologien folgende Lösungen besonderes Augenmerk verdienen und geprüft werden sollten:

– *Geräte, die zum Anlegen des Sicherheitsgurts anhalten, und fortgeschrittene Rückhaltesysteme:* stellt fest, dass in Schweden 95% der Autoinsassen Sicherheitsgurte anlegen, während die Hälfte aller Verkehrstoten nicht angeschnallt waren; befürwortet den verpflichtenden Einbau von Geräten, die zum Anlegen des Sicherheitsgurts anhalten, in allen neuen Fahrzeugen für den Fahrersitz, wobei für den öffentlichen städtischen Verkehr entsprechende Ausnahmen vorzusehen sind, sowie die weitere Einbeziehung auch der anderen Autositze in diese Geräte;

– *Elektronische Stabilitätskontrolle (ESP):* stellt fest, dass Studien weltweit übereinstimmend darauf hinweisen, dass Stabilitätskontrollsysteme für Fahrzeuge, wie ESP, in hohem Maße dazu beitragen können, Leben zu retten[1]; unterstützt die rasche Einführung von ESP-Systemen – gegebenenfalls auf der Basis eines freiwilligen Übereinkommens – und die Entwicklung eines international vereinheitlichten Validierungstests für Stabilitätssysteme für Fahrzeuge;

– *Geschwindigkeitsbegrenzungssysteme:* nimmt die Möglichkeiten von dem Fahrzeuglenker Informationen liefernden Geschwindigkeitsbegrenzungstechnologien, von vom Nutzer regelbaren Geschwindigkeitsbegrenzern und von Systemen zur Geschwindigkeitsanpassung (ISA, Intelligent Speed Adaptation) zur Kenntnis, die als zwingende und eingreifende Systeme die Zahl der Unfälle um etwa 35% verringern könnten[2]; fordert die Einführung von Geschwindigkeitswarnsystemen in Kraftfahrzeugen und gegebenenfalls die Einführung von Systemen zur Geschwindigkeitsanpassung, wenn die nationalen Behörden dies für angezeigt erachten; begrüßt gemeinsame technische Normen sowie Maßnahmen, um gemeinschaftsweit Informationen über Geschwindigkeitsbeschränkungen für digitale Landkarten zur Verfügung zu stellen;

– *Fahrsperren bei Alkoholisierung des Fahrers („Alcolocks“):* stellt fest, dass etwa 10 000 Verkehrsunfälle jährlich auf Alkohol am Steuer zurückzuführen sind; fordert die Kommission dringend auf, den Einsatz von zuverlässigen Fahrsperren bei Alkoholisierung des Fahrers in Fahrzeugen zu fördern; erachtet einen schrittweisen Ansatz als vorteilhaft, der von Maßnahmen zur Rehabilitation wiederholt straffälliger Fahrer, von freiwilligen Maßnahmen und dem gewerblichen Kraftverkehr ausgeht;

– *Notrufe (eCall):* erinnert daran, dass mit Notrufen die Zahl der Todesopfer, der Schweregrad der Verletzungen und der Stress in Unfallsituationen in hohem Maße reduziert werden kann, da die Reaktionszeit der Notdienststellen verkürzt wird; begrüßt den Aktionsplan zur Ausrüstung von Neuwagen mit einem automatischen Notrufsystem (e-call) ab 2009 und fordert, wenn es als kostenwirksam eingeschätzt wird, es auf

[1] Amerikanische Forschungsergebnisse der "National Highway Safety Administration" weisen darauf hin, dass die Zahl der Todesopfer bei Unfällen mit nur einem Fahrzeug um 30% verringert werden könnte, wenn alle Fahrzeuge mit ESP ausgestattet wären.

[2] Intelligente Verkehrssysteme und Straßenverkehrssicherheit, Europäisches technisches und wissenschaftliches Zentrum (ETSC), 1999.

Fahrzeuge, die der Personenbeförderung dienen, und auf Fahrzeuge für Gefahrguttransporte auszuweiten;

41. unterstützt die Einführung eines überarbeiteten und umfassenden Programms EuroNCAP, indem durch zusätzliche finanzielle Unterstützung und eine aktivere Beteiligung an der Arbeit des Programms die Zusammenarbeit mit der Kommission gestärkt wird; fordert, im Rahmen von EuroNCAP auch andere Aspekte der passiven Sicherheit zu berücksichtigen, wie den Schutz vor Schleudertrauma und die Kompatibilität von Fahrzeugen im Falle eines Frontalzusammenstoßes; stellt außerdem fest, dass aktive Sicherheitssysteme (wie ESP) nach wie vor eine weitgehend unausgeschöpfte Möglichkeit mit hohem Potenzial für die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit darstellen und dass die vielversprechendsten Lösungen in das EuroNCAP-Verfahren aufgenommen werden sollten;

42. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission sowie den Regierungen und Parlamenten der Mitgliedstaaten zu übermitteln.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333